**Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas**
Carpeta Nº 1215 de 2011

Versión Taquigráfica N° 870 de 2011

# EMBARCACIONES A SER UTILIZADAS EN TRABAJOS DE DRAGADO Y SIMILARES

**Se modifican disposiciones relativas a su abanderamiento**

**Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 15 de noviembre de 2011**

**(Sin corregir)**

**PRESIDE:** Señor Representante Jorge Pozzi.

**MIEMBROS:** Señores Representantes Daniel Caggiani, Julio César Fernández, Ruben Núñez, Gustavo Osta, Guzmán Pedreira y Jorge Saravia.

**INVITADOS:** Señores Ministro de Transporte y Obras Públicas, Enrique Pintado; Subsecretario, Pablo Genta; Presidente de ANP, ingeniero Alberto Díaz; Director Nacional de Transporte, Felipe Martín; Director de Transporte Fluvial y Marítimo, Gustavo Figueredo; Director de Hidrografía, Jorge Camaño y Asesor Ministro, doctor Gonzalo Vidal. ver exposición

Por el Centro de Navegación, señor Mario Baubeta (Presidente) y Gerente General, señora Leticia Galarrita. ver exposición

Por el Sindicato Único Nacional de Transporte Marítimo (SUNTMA) señores Guillermo Guaitimi y Oscar Pereira. ver exposición

Por el Sindicato Portuario y Ramas y Afines (SUPRA) señores Ricardo Suárez, Gastón Pereira y Andrés Martínez. ver exposición

Por el Centro de Máquinistas Navales señores Daniel Griffero y José Luis Suárez. ver exposición

**SEÑOR PRESIDENTE (Pozzi).- Habiendo número, está abierta la reunión.**

La Comisión tiene el agrado de recibir al señor Enrique Pintado, Ministro de Transporte y Obras Públicas; al señor Pablo Genta, Subsecretario; al doctor Gonzalo Vidal, asesor; al señor Felipe Martín, Director Nacional de Transporte; al señor Gustavo Figueredo, Director de Transporte Fluvial y Marítimo; al señor Jorge Camaño, Director Nacional de Hidrografía, y al señor Alberto Díaz, Presidente de la Administración Nacional de Puertos, a efectos de conocer su opinión acerca del proyecto de ley referido a las embarcaciones a ser utilizadas en trabajos de dragado y similares, y que supone modificaciones a la ley vigente.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Antes que nada, agradecemos la invitación.**

El Ministerio y la Administración Nacional de Puertos no tienen inconvenientes con el proyecto, más allá de que la Dirección Nacional de Hidrografía propone un cambio en su redacción. Nos parece que es un proyecto que ayuda a la operativa normal, nos iguala con el sector privado y nos permite reducir costos; en términos generales, aprobamos esta iniciativa.

La Dirección Nacional de Hidrografía propone una modificación en la redacción del proyecto. Plantea que en lugar de que diga "quince meses", diga "hasta quince meses". No es lo mismo cuando un trabajo de dragado se hace durante quince meses que cuando se hace en períodos menores, o con la prórroga de tres meses que se establece acá.

**SEÑOR DÍAZ.- En líneas generales, vamos a ahondar en lo que manifestó el señor Ministro.**

El dragado es una actividad fundamental y es la que nos insume más dinero. A la hora de empezar los trabajos, estuvimos analizando el tiempo que lleva el cambio de bandera, tal como lo exige la reglamentación vigente. Hoy, cualquier empresa que trabaja en dragado para nosotros como Estado tiene que cambiar la bandera, y ese tiempo que requiere, lo pagamos a la hora de contratar el servicio.

Otro punto importante a tener en cuenta es que al día de hoy Brasil concita la venida de muchas empresas de dragado de distintas partes del mundo. Casi todos los servicios de dragado externo que estamos contratando vienen con bandera brasileña y, según nos informaron, Brasil adoptó la medida de no permitir dos cambios de bandera en un período corto. Entonces, hay barcos idóneos para venir a prestar el servicio, pero no lo hacen porque la duración del trabajo es tan corta que la empresa dueña de esos buques no quiere traerlos a Uruguay. Entonces, no solo nos cuesta más caro por el tiempo que lleva la tramitación, sino que a veces no se dispone del mejor equipo. Si el sector privado hiciera el mismo trabajo que nosotros queremos hacer -dragado de dársena, de un puerto, de un canal, no queda comprendido en las mismas condiciones. Paradójicamente, ante un mismo emprendimiento portuario, el Estado está hoy en desventaja con respecto al sector privado.

Entonces, desde el punto de vista de costos, de flexibilidad, de aprovechar oportunidades de equipos que estén disponibles por un tiempo en la región, en nuestra opinión el proyecto es sumamente bueno.

Por otra parte, queremos señalar que estamos alineados en lo que refiere a cuidar las tripulaciones, por lo que no queríamos que esto se viera como un engaño y que los tripulantes uruguayos no pudieran embarcar. Por este motivo nos parece adecuado establecer alguna cláusula en el proyecto de ley que asegure que las condiciones laborales son las mismas, independientemente de la bandera.

En definitiva, estamos de acuerdo con lo que plantea el proyecto.

**SEÑOR FIGUEREDO.- Básicamente, acompaño las palabras del Presidente de la Administración Nacional de Puertos.**

Considero que es un proyecto válido para el Estado, se va a ahorrar mucho dinero, y técnicamente no estamos haciendo nada malo al realizar esta transformación de la ley porque son embarcaciones que no cumplen ningún tráfico comercial, no tienen competencia. En el país las únicas dragas las tiene la Administración Nacional de Puertos o la Dirección Nacional de Hidrografía; no hay ningún privado cuyo negocio sea el dragado. Por lo tanto, no vamos a resentir el interés de alguien en particular que quisiera hacer este negocio. O sea que, por ese lado, pueden actuar con total tranquilidad.

La otra cosa que mencionó el ingeniero Díaz tiene que ver con el sindicato de los tripulantes. Ese sector siempre tiene necesidades de trabajo -no pasa tanto con los maquinistas y los capitanes -y se puede llegar a un acuerdo con la draga para que parte de la tripulación pueda ser nacional; sin ningún inconveniente la contraparte lo va a aceptar. O sea que eso no será un impedimento.

Lo último que quiero destacar a nivel técnico es que, siendo un buque de bandera extranjera, si entra al puerto debería llevar un práctico uruguayo. Con la Sociedad de Prácticos ya se había hablado, y cuando el buque hace una entrada para repostar -es decir para cargar combustible, lubricantes, agua, provisiones,

etcétera, se lo toma como buque extranjero y entra y sale del puerto con práctico. Después puede seguir navegando sin necesidad de práctico. Hay antecedentes de eso y, por lo tanto, no estamos innovando ni habrá gente ofendida -por llamarlo de alguna manera -por esto.

En definitiva, creo que el proyecto es bueno y lo acompaño en toda su extensión.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a leer el texto que propone la Dirección Nacional de Hidrografía: "Modifícase la Ley Nº 17.742, de 17 de febrero de 2004, la que quedará redactada en los siguientes términos: Artículo único. Sustitúyese el artículo 154 de la Ley Nº 17.556, de 18 de setiembre de 2002, por el siguiente texto: 'Artículo 154.- En los llamados a licitación de obras nacionales o binacionales o por convenios nacionales e internacionales dentro de las aguas jurisdiccionales y territoriales de la República Oriental del Uruguay, realizados a través de organismos públicos o entes descentralizados, se podrán presentar todas las empresas interesadas que cumplan con los requisitos exigidos en los pliegos de condiciones o el acuerdo resultante del Convenio.- El adjudicatario que deba utilizar dragas de cualquier tipo y embarcaciones de apoyo al trabajo a realizar, deberá abanderar sus embarcaciones de acuerdo a la Ley Nº 16.387, de 27 de junio de 1993, siendo aplicable la Ley Nº 12.091 de 5 de enero de 1954 y su decreto reglamentario.- Esta exigencia no será aplicable cuando la ejecución de la obra contratada tenga una duración de hasta 15 (quince) meses prorrogable por hasta 3 (tres) meses más y sea requerida para el cumplimiento de los objetivos de desarrollo del sistema logístico nacional. En dichos casos la adjudicataria podrá mantener su bandera de origen.- Tratándose de las obras y embarcaciones referidas en el inciso 2º del presente Artículo, será de aplicación la exigencia prevista en el artículo 2º de la Ley Nº 18.498 de 12 de junio de 2009".**

**SEÑOR OSTA.- Me gustaría tener un detalle más completo de los costos. A la hora de impulsar este proyecto se ha manejado como un elemento central la disminución de costos.**

**SEÑOR DÍAZ.- Los costos son algo central, pero no están cuantificados. De lo que sí podemos hablar es de la experiencia en el tiempo de demora en el cambio de bandera. A eso me refería cuando decía que había costos involucrados. Si la empresa que cotiza sabe que tiene que cambiar de bandera porque así se dispone en el llamado y lo establece la legislación -lo que le implica cierto tiempo de trámite interno el cese de bandera en su país o en el lugar donde esté registrado el barco para dar el alta en otro lugar, el tiempo que insume en ello lo termina cobrando en el proyecto final. A eso me refería cuando hablaba de costos. Si el trámite es inmediato, es decir que puede venir navegando y al otro día empezar, se ahorra los tiempos muertos de esa embarcación. Hoy nuestra experiencia es que el trámite está demorando más de un mes. Lo digo por las últimas experiencias que hemos tenido con empresas belgas y chinas. El último cambio fue con una empresa china trabajando con bandera brasileña. No es un costo escondido, pero estamos pagando por la demora que tiene el trámite.**

**SEÑOR OSTA.- Tal como se dijo, no hay ofertas del sector privado para este tipo de servicios en el país. Sí se hizo referencia a que las empresas que básicamente están en este negocio son brasileñas. ¿Es correcto?**

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No, hay empresas de todas las nacionalidades. Es más, tuvimos una empresa china trabajando en el puerto; en otras oportunidades, hemos tenido empresas belgas. El dragado del canal Martín García -aunque no tiene que ver con esto - lo hizo una empresa belga.**

Con esta modificación a la legislación igualamos el sector público con el privado, que no tiene esa exigencia. Cito el caso de Montes del Plata, donde la empresa que está trabajando creo que también es belga.

Aunque fueran de la región, alguien paga el costo de detención porque ninguna empresa cuando cotiza va a regalar el tiempo muerto. Lo incluye en el costo de la oferta que hacen a los sectores públicos, el Ministerio o la ANP.

Inclusive, esa exigencia de bandera también rige para el MERCOSUR. No hay una especie de licencia para el trabajo de banderas mercosurianas en forma libre.

Se está hablando de dragados en un plazo razonable. Cuando exceden ese plazo -hablamos de dragados superiores -se admite el tiempo de espera que se planteaba. Se puede hacer el trámite y trabajar simultáneamente.

**SEÑOR OSTA.- El concepto se entiende claramente. Queremos saber si hay un estimativo del precio que se cobra hoy con la obligación de cambio de bandera, a los efectos de que en caso de que cambie la normativa y no exista, se tenga un panorama completo de lo que se está ahorrando. Digo esto porque hay que ser muy precisos con los números.**

**SEÑOR DÍAZ.- Nosotros apostamos al trabajo de corto plazo. Había que poner un plazo máximo, de acuerdo con lo que llamamos corto plazo. Cuanto más corto es el plazo, más relevante es el tiempo de cambio de bandera.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Notoriamente hay un problema. Las dragas en el mundo no están muy disponibles, entre otras cosas, porque hay mucho trabajo de dragado. Por tanto, lo que hoy no hay es una gran oferta de dragas. Cuando aparecen trabajos seguros, como el del muelle "C" del puerto de Montevideo, sabemos que no será fácil conseguir dragas. Y si se consiguen, cuando la empresa que trae la draga se encuentre con estas limitaciones de nuestra normativa -como lo es la obligación de cambiar de bandera-, preferirá no aceptar el trabajo y buscar en otro lado donde no existan esos requerimientos que le complican la vida una vez terminado el trabajo. Es complicado volver a cambiar de bandera después de terminar un trabajo, luego de diez u once meses de dragado, porque existen limitaciones en los países de la bandera que traían.**

Como se decía, no hay empresas nacionales de dragado, salvo la Administración Nacional de Puertos y la Dirección Nacional de Hidrografía, que tienen sus propias dragas. Por tanto, no hay competencia con empresas nacionales. La ley primera era sabia porque pretendía resguardar el trabajo nacional. Nosotros votamos hace dos o tres años una ley que protege el trabajo, sobre todo del personal embarcado, obligando a los buques pesqueros o los mercantes que no tienen bandera nacional, a que el 90% de su tripulación esté conformada por marinos uruguayos. Por eso en el artículo 3º del proyecto establecemos que se deben respetar las normas vigentes para los tripulantes, defendiendo así el trabajo nacional.

Vamos a estudiar nueva redacción que trajo el Ministerio. Creo que estamos contestes en el espíritu que mueve el asunto.

**SEÑOR CAMAÑO.- Una de las modificaciones que nosotros proponemos consiste en evitar la enumeración taxativa de los distintos tipos de barcos porque podemos dejar alguno afuera y puede haber algún barco con una denominación que ya no se utiliza. Preferimos hablar en general de las embarcaciones dedicadas a las tareas de dragado y que queden todas involucradas, sin decir exactamente qué tipo de embarcación. Con esto nos sacamos un problema de encima a la hora de explicar a la Prefectura cuáles embarcaciones sí y cuáles no por no estar comprendidas en el texto del artículo.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos su aporte sobre el tema. Quizás el año que viene aparezca un proyecto sobre los buques de bandera extranjera y los tripulantes, y entonces solicitaremos su asesoramiento.**

(Se retira de Sala la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Administración Nacional de Puertos)

(Ingresa a Sala una delegación del Centro de Navegación)

**SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a una delegación del Centro de Navegación, compuesta por la señora Leticia Gallarrita, Gerente General, y el señor Mario Baubeta, Presidente.**

Los hemos invitado para escuchar su opinión sobre el proyecto de ley que les llegó oportunamente, que modifica algunas normas con respecto a las embarcaciones que vienen al país a hacer trabajos limitados de dragado para que no tengan que cumplir con la ley que les obliga a abanderar con bandera uruguaya.

**SEÑOR BAUBETA.- El proyecto de ley a consideración de la Comisión consagra una excepción a la Ley Nº 17.742 en obras nacionales o binacionales, o en convenios nacionales o internacionales dentro de las aguas jurisdiccionales o territoriales de la República.**

La Ley Nº 17.742, de febrero de 2004, estableció la obligatoriedad de enarbolar con el pabellón nacional las embarcaciones, sin excepción alguna, incluyendo en su momento las obras de dragado, cuando es exclusivamente el Estado el que comparece como contratante. El segundo inciso del artículo que por este proyecto se modifica dispone: "A quien se le adjudique dicha licitación y firme convenio con el Uruguay, en los que se deba utilizar dragas de succión por arrastre, o de corte, o plataformas [...] al comenzar las obras deberá enarbolar sus embarcaciones con el Pabellón Nacional [...]". Las embarcaciones que se mencionan constituyen un tren de dragado: dragas, pontones, multicat, chatas. A partir del dictado de esta norma, el adjudicatario de una licitación con el Estado no pudo hacer opción a la excepción prevista en la Ley Nº 12.091, que regula la navegación y el comercio de cabotaje.

El artículo 1º de la Ley Nº 12.091, de 5 de enero de 1954, dispone: "La navegación y comercio de cabotaje, o sea aquella que se realiza entre puertos de la República, así como los servicios de puerto y playa, las operaciones del salvataje, alijo, y las que efectúen los remolcadores, lanchas y demás embarcaciones menores en aguas de jurisdicción uruguaya, quedan reservados a los buques de bandera nacional". El artículo 309 del Decreto-ley Nº 14.106, de 13 de marzo de 1973, agregó a este artículo el siguiente inciso: "El Poder Ejecutivo podrá autorizar con carácter de excepción en estas operaciones, la utilización de embarcaciones de bandera extranjera cuando no existan disponibles embarcaciones de bandera nacional". Por resolución de fecha 6 de noviembre de 2006, el Poder Ejecutivo delegó en el Prefecto Nacional Naval la facultad para autorizar excepcionalmente la utilización de bandera extranjera cuando no existan embarcaciones nacionales disponibles.

La política de dragado es la que sustenta hoy el crecimiento del sector marítimo, portuario y logístico del país, apoyando el desarrollo de la economía nacional. La política de dragado de la ANP -haber alcanzado los 12 metros de profundidad en sucesivas etapas en el canal de acceso -es el factor fundamental que sustenta el crecimiento de la actividad del puerto de Montevideo, que estimamos cerrará este año superando los 12:500.000 toneladas movilizadas y más de 850.000 TEU movilizados en contenedores, de los cuales un 55% son en tránsito; estamos hablando de crecimientos superiores al 30% con relación a 2010. Para alcanzar un crecimiento sostenido se debe continuar con las obras de dragado del canal de acceso, del antepuerto, de las dársenas, a pie de muro, áreas de maniobra para las obras de infraestructura existentes y las proyectadas.

Permítanme mencionar la importancia de los dragados de los canales Martín García y del río Uruguay como clave de desarrollo del segundo frente económico que constituye nuestro litoral y la economía toda. En todo llamado el Estado debería, como principal objetivo, brindar las posibilidades para obtener la participación del mayor número de empresas compitiendo, seleccionar la oferta de mayor eficiencia y calidad, que reduzca al máximo el impacto ambiental y realice las obras en el menor tiempo posible y en las mejores condiciones económicas. La rigidez de la Ley Nº 17.742 vigente no permite alcanzar estos objetivos para obras de corto aliento en la medida en que requieran equipamiento que no se encuentre en las matrículas de bandera nacional.

La Ley Nº 16.387 establece los requisitos para obtener el derecho a enarbolar el pabellón nacional. Entre otros, como requisito indispensable está el certificado del cese de bandera si el buque hubiera enarbolado anteriormente el pabellón de otro país, debidamente legalizado y traducido cuando corresponda. Cada país tiene su reglamentación para obtener el cese de bandera. Nuestra legislación, considerada dentro del derecho comparado como facilitadora, exige certificado de registro del buque que acredite que no existen gravámenes que lo afecten y certificados que acrediten que se encuentra en situación regular en cuanto al cumplimiento de sus obligaciones fiscales. En nuestro país el trámite de cese de bandera es sin costo, pero insume no menos de tres meses, lo cual provoca el lucro cesante de la embarcación parada. Estos costos están incluidos seguramente en la oferta. En otros países hay distintas exigencias, puede haber mayores costos, y similares o mayores tiempos sin operar. Inclusive, en algunos países no permiten el reingreso de la embarcación a su matrícula y en otros se deben pagar derechos de importación para el nuevo registro. Brasil y Argentina

otorgan el cese de bandera, pero en un procedimiento muy complicado y largo, además de tener que pagar tasas de exportación. Los buques nuevos que solicitan créditos para su construcción no pueden obtener el cese de bandera sin la amortización total de la hipoteca o créditos pendientes.

Todos estos costos directos o indirectos están incrementando el precio de oferta o pueden desestimular a una empresa a presentarse. El tiempo muerto de una embarcación para cese de bandera de origen, matriculación y cese de bandera al culminar la obra puede estimarse mayor a seis meses. Estos trámites engorrosos demoran los inicios de obra.

Desde el año 2004, han cambiado las modalidades de contratación. Un ejemplo de ello son las licitaciones de la ANP para la ejecución de obras de dragado para veinticuatro semanas no consecutivas, con un plazo de contratación dentro de los doce meses para ejecutar diferentes trabajos puntuales, crear una zona de fondeo, el mantenimiento de un canal; trabajos que no son consecutivos entre sí. Para una empresa internacional es imposible pensar en presentarse en una licitación de ese tipo o el costo ofertado estará en función del período contratado a la orden y no de las veinticuatro semanas efectivas de ocupación.

Existen otras dificultades prácticas para el cambio de bandera por corto plazo. Por ejemplo, cuando la empresa oferente elige mejor equipamiento para la ejecución de una obra, incluye equipos que son arrendados a otras empresas que afectan sus dragas a distintos trabajos en lugares remotos en todo el mundo, y estas empresas resisten el cambio de bandera.

La legislación vigente está creando, en estos tiempos, una limitante desfavorable al fomento de la necesaria competencia por requerimientos extremos, muchas veces insuperables y/o inconvenientes, originados por el cambio de embanderamiento.

Hoy, las características de las construcciones de buques están exigiendo mayores profundidades a los canales y a los puertos. La apertura a mayores profundidades de los suelos puede exigir equipos específicos, pero realizada la obra puntual, el mercado local no justifica tenerlo en forma permanente.

América Latina está reviendo las restricciones de bandera para las operaciones de dragado para poder levantar su infraestructura. El Presidente de la República de Colombia, con fecha 2 de setiembre del presente año, decretó que el servicio y/o actividad de dragado se excluye de las restricciones establecidas, pudiendo ser prestado por naves de cualquier bandera, durante el tiempo que sea necesario. En los considerandos se establece que la actividad de dragado en la zona de aproximación marítima a las zonas portuarias es necesaria para fomentar la navegabilidad en niveles de seguridades mínimos, con la eficacia, eficiencia, calidad y regularidad adecuadas, y promover el comercio, mejorando la competitividad del país. Asimismo se establece que con el objetivo de garantizar el servicio público de transporte marítimo y fluvial, se requiere que las actividades de dragado se desarrollen en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de la nave con banderas o matrículas colombianas o extranjeras que garanticen mejores niveles de servicio a través de tecnologías limpias y de punta, que puedan contribuir de manera significativa en el desarrollo de los intereses del país. Tengo en mi poder el decreto presidencial a que hice referencia.

Evidentemente, la Ley Nº 17.742 debe ser actualizada y establecer una excepción para trabajos de corta duración, iniciativa que se recoge en el artículo 2º del proyecto a consideración. De esa forma, se propiciaría una necesaria apertura y se evitaría un encarecimiento y demoras perjudiciales para un mejor fin de las obras, lo que apoyamos.

Señor Presidente: mi exposición se ha referido a obras de dragado y de corto aliento. Sugiero, respetuosamente, que la Comisión analice la aplicación de la Ley Nº 17.742 en obras puntuales de largo aliento, como es el posicionamiento de plataformas petroleras y de buques plantas regasificadoras en nuestra costa.

ANCAP y nuestro país pueden llegar a padecer las mismas situaciones en la contratación de empresas internacionales para la exploración de nuestro subsuelo marino a efectos de lograr el mayor aporte esperado por la economía nacional: la explotación de gas y de petróleo en nuestro espacio marítimo. O sea que el interés nacional justifica la revisión de la norma.

**SEÑOR OSTA.- Con relación a los costos, se hizo mención a que el lucro cesante que determina la demora en los procedimientos de cambio de bandera, seguramente se traslade al precio. ¿Se ha hecho**

**algún estimativo de cuánto sería la disminución del precio, en función de la desaparición de esos costos adicionales?**

**SEÑOR BAUBETA.- El costo operativo de una draga depende de sus características, pero el costo de chárter de una draga oscila entre los US$ 50.000 a US$ 100.000 diarios. Una draga puede estar parada seis meses. Entonces, el lucro cesante es muy importante. No obstante, depende si se trata de succión por arrastre, de corte, si es moderna, el equipamiento que tiene, la cantidad de personal que requiere. Por eso, el precio oscila entre US$ 50.000 y US$ 100.000. Ese es el costo de un chárter.**

**SEÑOR OSTA.- La idea era manejar un supuesto. Desde luego, la circunstancia de la duración de determinada obra incidirá en el cálculo de esa disminución del costo. Pedí una cifra a efectos de tener un estimativo para saber de dónde se parte y tener claro esa disminución del precio. Por eso, resulta muy útil la apreciación que se ha hecho.**

**SEÑOR NÚÑEZ.- Tengo una duda porque el señor Ministro dijo que en treinta días se hacía el cambio: sin embargo ahora se dice que el cambio de bandera demora hasta seis meses.**

**SEÑOR BAUBETA.- El último trabajo de dragado fue realizado por una empresa china en el Puerto de Montevideo. Tengo entendido que cuando terminó la primera parte de la obra, demoró cuatro meses en obtener el cese de bandera uruguaya y, como dije, hay que tener en cuenta que nuestra legislación es muy facilitadora.**

**SEÑOR SARAVIA.- Me parece que el eje principal de este proyecto está en facilitar las operaciones que se requieren permanentemente para mantener el puerto en actividad y en crecimiento. Es decir, la carga, la descarga y todo lo que sabemos que se tiene que hacer.**

En todo caso, lo que debemos preservar -el señor Presidente lo dijo cuando estaba presente el señor Ministro -son las normas que están establecidas sobre la cantidad de tripulantes y si son extranjeros o nacionales. Me parece que en un mundo competitivo como el actual, es muy claro que tenemos que contratar servicios especializados. El dragado es un servicio especializado y debemos tener en cuenta que solo hay dragas en el puerto y en poder de la Dirección Nacional de Hidrografía, que seguramente no están en condiciones de realizar esta tarea. Por lo tanto, me parece razonable facilitar el tema del embanderamiento que viene desde hace siglos y que tiene otras alternativas distintas a las que nos estamos planteando.

Entonces, considero oportuno otorgar facilidades para trabajos de corto aliento como establece el proyecto, es decir de quince meses más tres, alternados o no. Como no conozco en profundidad el sistema, creo que deberíamos cuidar que esto no cambie más que ese aspecto. O sea que permita que se pueda contratar dragas, en un momento en el que se está requiriendo este tipo de proceso en todos lados. Por lo tanto, es bueno facilitar, achicar los costos y, que cuando vuelva a su lugar de origen, no tenga un adicional contrario, porque no existen más almuerzos gratis; es un hecho. En el mundo de hoy, todo se paga; uno u otro lo va a pagar.

Debemos priorizar la tarea de dragado. Al decir esto pienso en el dragado de Martín García, que no es lo que estamos haciendo, pero que debemos tener en mente porque para el desarrollo de Uruguay es imprescindible que todas las vías de navegación tengan la profundidad adecuada y que no salgan barcos de Nueva Palmira con tres depósitos de carga y dos se carguen en otro lado porque no da. Creo que esto va en la línea de lo que ninguno de nosotros debería oponerse. Es lógico, comprensible y está en una línea de trabajo que todos estamos buscando, siempre y cuando por vías laterales no estemos desvirtuando otras situaciones que están planteadas en la ley, que podrían generar conflictos. Digo esto porque se planteó el tema de las tripulaciones y me parece razonable.

En cuanto a permitir que en corto plazo buques de otra bandera puedan ingresar y salir del país haciendo los trabajos necesarios, me parece que es una buena idea con la que todos deberíamos estar de acuerdo, más allá de los ajustes que se puedan plantear. Por ejemplo, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas hace un momento, propuso una redacción que no cambia sustancialmente el proyecto y que lo adapta a los conceptos que maneja el Poder Ejecutivo.

**SEÑOR BAUBETA.- El Poder Ejecutivo no ha reglamentado la Ley Nº 18.498, de mayo de 2009, con respecto a las tripulaciones. Creo que sería sano que el Poder Ejecutivo estableciera normas claras.**

Hasta ahora, se ha solucionado la situación con negociaciones, pero, evidentemente cuando una empresa extranjera analiza su costo y qué tripulación uruguaya debe usar, muchas veces no sabe de antemano cuáles van a ser sus costos, hasta que no entra en la adjudicación y en la negociación. Esto implica que las empresas incluyan costos para cubrirse. Entonces, creo que sería recomendable que el Poder Ejecutivo reglamentara la ley.

Por el momento, en cuanto a las tripulaciones, todas las obras de dragado que se realizaron, se acordaron con el gremio y han embarcado tripulaciones nacionales, incluso en las obras actuales.

**SEÑOR SARAVIA.- Pienso que además se debería tener en cuenta a los prácticos, aunque es un asunto más sencillo y fácil y que también se arregla a través de acuerdos. De todas maneras, podríamos solicitar al Poder Ejecutivo que en la reglamentación incluya a todos. Aclaro que sé que una cosa son los tripulantes y otra los prácticos y que trabajan de manera distinta.**

**SEÑOR BAUBETA.- El tema de los prácticos sí se acuerda.**

Aclaro que en las obras de ejecución de dragado no se utiliza el servicio de los prácticos. Asimismo, cuando deben entrar a puerto, para abastecerse de combustible o por reparaciones, el capitán es asistido por práctico durante cinco escalas. Es decir, durante cinco entradas y salidas el práctico asiste al capitán, no al buque, y a partir de la quinta entrada tiene la exención de no utilizar práctico aunque tenga bandera extranjera. Esto funciona bien y es manejado por la autoridad marítima que es la Prefectura Nacional Naval.

**SEÑOR SARAVIA.- Quisiera saber qué quiere decir asistir al capitán y no al buque. Al parecer son dos cosas distintas y me da la impresión que después de la quinta el capitán ya es práctico.**

**SEÑOR BAUBETA.- El capitán ya es hábil para hacer las maniobras de atraque.**

Las cinco maniobras se refieren al capitán y no al buque porque el buque en cinco maniobras puede cambiar de capitán. Entonces, si el buque hace cinco maniobras con distinto capitán, el buque no está exento del práctico. Está exento el capitán que hizo las maniobras y se lo considera hábil para hacerlas con seguridad.

**SEÑOR SARAVIA.- Muchas gracias.**

**SEÑOR OSTA.- En el caso de la empresa china que se mencionó, que demoró cuatro meses en poder hacer el procedimiento de cambio de bandera, cuánto se estima que se abatiría el precio si no se hubiese tenido que hacer el cambio de bandera. Digo esto porque es necesario tener un ejemplo para tener una idea concreta de cuánto va a ser el abatimiento en precio. El Ministro todavía no tiene muy claro ese número, entonces, quizás nos puedan ayudar a dar luz sobre ese tema.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Aclaro que se trató de un contrato de la ANP, por lo tanto no sé si el señor Baubeta tendrá idea de los números.**

**SEÑOR BAUBETA.- No tengo idea porque no conozco los costos que involucra el cese de bandera en su país. No poseo los costos de profesionales que intervienen en el embanderamiento ya que hay que hacer escrituras públicas con escribanía de marina para lo que tienen que actuar profesionales y no sé el tiempo que insume. Tampoco conozco los costos que pagan por el cese de bandera en Uruguay. Después tiene que volver a su bandera. Hay que ver qué exigencias tiene la bandera: si lo obligó a exportar la embarcación y lo obliga a importar la embarcación cuando regresa.**

Además, estamos hablando de cuatro meses y yo ya les di las cifras de lo que puede ser el costo diario operativo.

**SEÑOR SARAVIA.- Supongo que un barco inicia el cambio de embanderamiento para cumplir un contrato en otro lado. Durante el proceso del cambio, que puede demorar, ¿puede seguir trabajando donde está con la bandera que tiene o debe parar los trabajos? Ese es otro costo carísimo a tener en cuenta, porque buque parado no gana flete.**

**SEÑOR BAUBETA.- No puede trabajar en otro lado. Hay un lucro cesante de entre cuatro y seis meses.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Eso es parte del problema.**

Por ejemplo -a riesgo de equivocarme porque no tengo todos los datos, recuerdo el caso de la draga china. Ese dragado costó varias decenas de millones de dólares. Luego, la draga se fue, tuvo que cambiar bandera, pero demoró tanto en poder embanderar para seguir trabajando, que no llegó a tiempo a cumplir otra parte del contrato que tenía en Uruguay. Creo que la draga venía con bandera brasileña; los brasileños no la volvían a embanderar porque tenía que pasar determinado tiempo; cuando logró embanderar fue a hacer un trabajo a otro lado, y no llegó a cumplir la segunda parte del dragado. Inclusive, la draga estuvo parada acá no sé cuánto tiempo, pagando salarios y demás, y al final no hizo el trabajo.

Lo que hay que visualizar es que hay un problema de costo de dinero por cada día que se pierde y a alguien se lo cargan pero, además, como decía hoy, no hay quien haga el trabajo. No hay dragas disponibles en el mundo. Entonces, una vez que se consiguió la draga, hay que aprovecharla porque si no, el trabajo se pierde y el país se queda sin dragado. Ese el problema grueso. Quizás se trata de un costo que no se pueda amortizar en ninguna parte, pero si se atrasara el muelle C -que se va a hacer-, el canal Martín García o la obra de Montes del Plata -que no era del Estado-, si esas dragas se van, no es fácil conseguir otras para hacer ese trabajo.

**SEÑOR OSTA.- La pregunta venía a cuento de que el Presidente del Centro de Navegación dijo que el lucro cesante seguramente se incluiría en el precio. Creo que en este tema de costos, que fue un argumento manejado por el Poder Ejecutivo, necesitamos la mayor claridad posible en la información, a los efectos de que en su momento se pueda mensurar y ver si ha habido una variante que incida o no en el precio final. Nada indica que sea obligatorio que una empresa traslade esa baja de costos a una baja de precios. Teóricamente se puede presumir que sí, pero creo que una previsión razonable a tomar en este tipo de situaciones es que cuando se maneja el argumento de la baja de costos -fue lo que hizo el Poder Ejecutivo -tengamos la mayor claridad posible a los efectos de que eso se pueda ver.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Estoy de acuerdo.**

**SEÑOR OSTA.- Por eso es que hemos insistido en este tema, y creemos que se debe seguir trabajando en ese sentido.**

**SEÑOR BAUBETA.- Yo decía que el Estado debe tener como objetivo lograr la mayor cantidad de empresas compitiendo. Si un gran espectro de empresas no tiene estos costos directos o indirectos adicionales, capaz que alguna no lo incluye y en ese caso se conseguirá una mejora de costo. Además, la oferta que ganó la última profundización del canal de acceso al Puerto de Montevideo por parte de la ANP -la de la empresa China -fue de US$ 32:000.000. Si calculamos US$ 50.000 por día, en cuatro meses estamos hablando de US$ 6:000.000 que están incluidos en el costo. Entonces, si hay dos empresas, a lo mejor estos US$ 6:000.000 no los bajan; ahora bien, si hay diez empresas compitiendo, tal vez puedan reducir estos costos.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos mucho vuestra presencia. Tomamos nota de la última parte del planteo que hacen con respecto a los futuros emprendimiento de corto plazo. No sabemos si vamos a ir por ese lado o por otro en la resolución del problema, pero estamos conscientes de que lo que se viene es muy grande en trabajo y en dinero, aunque no hay mucha idea a nivel del público al respecto. Seguramente el próximo año estaremos cursando notas para ver cómo encarar eso que es muy importante para el país.**

(Se retira de Sala una delegación de CENNAVE)

(Ingresa a Sala una delegación del SUNTMA, de SUPRA y del Centro de Maquinistas Navales)

—— La Comisión tiene el agrado de recibir a una delegación del SUNTMA, integrada por los señores Guillermo Guatimi y Oscar Pereira, a una delegación del SUPRA, integrada por los señores Ricardo Suárez, Gastón Pereira y Andrés Martínez y una delegación del Centro de Maquinistas Navales, integrada por los señores Daniel Griffero y José Luis Suárez, a efectos de conocer su opinión acerca del proyecto de ley que modifica la Ley Nº 17.742, de embanderamiento de dragas, en el caso de obras públicas que contrata el Estado. En el día de hoy, hemos escuchado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al sector de navegación y ahora corresponde hacer lo mismo con ustedes.

**SEÑOR GRIFFERO.- Hemos recibido el proyecto y ya hemos estado conversando con los distintos gremios. Estamos de acuerdo con esa modificación que se plantea. Creemos que se debe ser muy estricto con los plazos que se manejan. En cuanto a la decisión de embanderar, se habla de quince meses, con una posible extensión de tres meses. Queremos dejar claro de que si se cumple ese tiempo y el barco que está operando tiene que quedarse más, tendría la obligación de embanderar. También debemos decir -que mantenemos en todos sus términos lo que establece la ley de embanderamiento respecto a la dotación de tripulación uruguaya. Se establece mantener el 90% de la tripulación uruguaya en todas sus categorías y que mientras esté trabajando en esa unidad o en la empresa que sea con bandera extranjera, tenga todos los derechos de aporte a la seguridad social, como correspondería si fuera de bandera uruguaya. Esto es a grandes rasgos la idea que tenemos.**

**SEÑOR SUÁREZ (don Ricardo).- Quiero aclarar que el SUPRA es el sindicato de trabajadores portuarios públicos y privados, por lo tanto, agrupa a los trabajadores de la Administración Nacional de Puertos, a los de las estibas y de empresas portuarias.**

Nosotros siempre vamos a acompañar la postura de los trabajadores involucrados directamente en las tripulaciones de las dragas y barcos, que pertenecen al SUNTMA y al Centro de Maquinistas Navales. Nos parece justo que cuando viene una embarcación o hay una contratación de mano de obra, se beneficie al trabajador que realiza esas tareas

Hemos tratado de buscar alternativas que no borren lo bueno que está plasmado en la ley de abanderamiento. Consideramos que se debe empezar a legislar para que esta operativa sea más equitativa para el Estado. La posible contratación de la Administración Nacional de Puertos para los trabajos de dragado del Muelle "C" está precipitando una discusión. Creo que tanto los empresarios como los trabajadores y parlamentarios estamos contestes de que es imprescindible que esta obra se realice. A veces, cuando las leyes solo se aplican al Estado, eso redunda en burocracia y en atrasos que después nadie explica. Si esta operación la hubiera hecho un privado -con todo su derecho, no tendría los inconvenientes que se le presentan a la ANP por la necesidad del abanderamiento, lo cual nos parece injusto.

Entonces, nos parece bueno, no que se deje de lado la ley, sino que se modifique para facilitar el trabajo, pero es importante que se empiece a legislar de manera que las condiciones sean parejas para todos y que el Estado pueda tener similares condiciones de competencia que el operador privado.

También queremos decir -aprovechamos el espacio, como siempre hacemos los sindicalistas -que si bien esto es transitorio y busca un fin preciso, tenemos que contemplar que cuando se contratan empresas, les damos una serie de facilidades que muchas veces no se dan en otros lados.

Nos interesa que conste en la versión taquigráfica que esta empresa no solo tiene inconvenientes a la hora de adoptar la bandera, sino que también pide a la ANP algunas condiciones que después habrá que revisar para que al Estado le cierren los números. A veces se piensa: "Como es una prioridad nacional, hay que ayudar, hay que darle para adelante", pero luego eso redunda en ineficiencias y en pérdidas para el Estado. Por ejemplo, esta empresa ha solicitado, además de dragar, que se le alquilen gánguiles. Hay gánguiles que va a poner la ANP. Lo pongo sobre la mesa para que se tome conciencia. La ANP motorizó sus gánguiles; es un gasto importante y los precisamos como el pan porque estamos dragando Punta Sayago y los muelles. Los mandamos a Nueva Palmira porque estamos dragando allí. Por lo tanto, se hizo un esfuerzo económico por parte del ente para motorizar esos gánguiles, pero por ahí vimos un contrato por el cual la ANP le arrendaría

esos gánguiles a la empresa, sin personal. Es como dar el auto nuevo a un extraño, decirle que lo use y que luego se lo devuelva. Y sabemos lo que es cobrarle a una empresa.

Tal vez estos no sean los temas que nos convocan, pero aprovecho a ilustrarlos en este sentido. También está el caso de la contratación del "Guenoa". Hicimos un contrato con un consorcio y ahora he escuchado decir: "Es bueno que el Estado le dé el 'Guenoa'". Les recuerdo que el "Guenoa" es un remolcador con rastrillo que nos permite dragar y fue pedido en Nueva Palmira y otros sitios. Tenemos la necesidad de usar ese rastrillo en muchos emprendimientos que son de crucial importancia y que no son solo públicos sino públicos y privados. Entonces, estamos hablando de desatender otras cosas porque es prioritario el muelle "C". Estas son cuestiones que aprovechamos a trasmitir en este ámbito.

En resumen, el sindicato portuario comparte la modificación planteada en función de que la apoyan los trabajadores del SUNTMA. Entendemos que en cierta forma hace justicia en cuanto a la equidad con la competencia privada. A su vez, advertimos que no debemos "irnos de mambo" con las facilidades que damos a las empresas que son contratadas y sabemos que hay contratos importantes.

**SEÑOR SARAVIA.- El señor Suárez hacía mención a cosas muy interesantes en cuanto a no desvestir un santo para vestir otro, pero varias veces habló de empresas. ¿Hay alguna empresa en particular a la que se refería? Si fuera así, quisiera que me dijera cuál.**

**SEÑOR SUÁREZ.- Hay un consorcio que fue contratado por la ANP que está integrado por grupos como Saceem, Dredging y otro cuyo nombre no recuerdo, que va a hacer las obras del muelle "C", para lo cual precisa dragar y el Estado, que es el contratante, debe tener las facilidades. Nos referimos a eso: a las facilidades que pueda dar el Estado a este consorcio que acaba de ganar; todos sabemos que tuvimos que adecuar los costos. Es obvio que el Estado no tiene que terminar pagando los costos de lo que tiene que hacer el operador privado.**

**SEÑOR GUATIMI.- Soy uno de los que en este momento trabajan en el dragado de Punta Pereira con la empresa del puerto de Montevideo.**

Hace un tiempo nos presentamos aquí porque hay muchísimos proyectos de carácter marítimo en el país, fundamentalmente en lo que tiene que ver con el río y las plataformas y lo que nos ha incomodado más o no nos permite el accionar sindical es que no hay legislación con respecto a nada; esto es algo totalmente desconocido. Lo viejo y sabido es que vivimos de espaldas al mar, y eso se está dando hoy. Vamos a sufrir consecuencias que, a medida que pase el tiempo, serán cada vez más graves. Me refiero a empresas que están viniendo, entran, trabajan una semana, se van, sacan sus barcos. Las bolsas de trabajo siguen quedando totalmente estáticas y no podemos acceder a nada porque no hay legislación. Nos sentamos en el Ministerio con las empresas a pelear por algo para lo que no tenemos armas.

Creemos que la empresa mencionada ha tenido un montón de beneficios. A la intergremial marítima le ha costado enormemente que hoy estemos trabajando ahí yo y unos cuantos compañeros más, luego de muchas conversaciones que mantuvimos durante largo tiempo. Pensamos que con esto nos vamos a encontrar con todas las empresas y los emprendimientos que vienen. Se habla de un país productivo, de inversiones muy grandes. El proyecto de Punta Pereira es la inversión más grande que tiene el país hasta hoy y, sin embargo, solamente hemos podido conseguir dieciocho plazas de trabajadores luego de seis meses de idas y venidas al Ministerio y de charlas con las empresas. Esto se da porque no tenemos legislación; no tenemos nada para presentar a las empresas. Tenemos una bolsa de trabajo y gente capacitada. Hay muchísima gente trabajando en el exterior, no solo del SUNTMA, sino de la intergremial. Hay muchísima gente que se pide desde el exterior porque es mano de obra muy calificada y reconocida a nivel mundial; sin embargo, en el país no puede trabajar.

Con este proyecto se trata de frenar un poco eso y de crear algunas armas para traer la gente que está trabajando afuera, sin dejar de considerar que hay que desagotar un poco la bolsa de trabajo, disminuyendo la desocupación que tenemos hoy los gremios. Por supuesto que afuera se trabaja sin aportes, lo que hoy o mañana será un problema personal y estatal, porque es plata que entra y no se ve reflejada en las arcas del Estado. Por eso creemos que llegar a una ley como esta es muy importante para nosotros y quizá sea el puntapié inicial para que el Estado no siga de espaldas al mar.

**SEÑOR SARAVIA.- Nosotros tenemos una versión modificada del proyecto que dejó hoy el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que habla exclusivamente del abanderamiento. No veo otra herramienta que dé más protección, como las que usted estaba expresando.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- El artículo 3º presentado refiere a que los barcos de bandera extranjera tienen que contar con un 90% de tripulación uruguaya, porque hoy no existe posibilidad alguna de que suba un tripulante uruguayo a esos barcos, que están navegando en aguas uruguayas, a no ser que haya un acuerdo como el que se logró con Montes del Plata.**

**SEÑOR SARAVIA.- En el articulado tenemos una herramienta específica, pero nos están diciendo que están con las manos bastante vacías como para ir a una empresa y decir: "Esta es la legislación que tiene el Uruguay; para que se procese este emprendimiento desde el punto de vista laboral tenemos que cumplir con estas condiciones". O quizás estoy entendiendo mal, y por eso pido una aclaración.**

**SEÑOR GRIFFERO.- Para nosotros esto es muy importante porque nos empieza a dar herramientas.**

En el caso de Punta Pereira, tuvimos que sentarnos a negociar con la empresa y tuvimos el importante aporte del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para lograr esos puestos de trabajo. Pero fue un acuerdo entre privados porque no había legislación que nos amparara para presionar con el fin de tener tripulación uruguaya en un barco que está operando acá.

Los barcos que están haciendo alije ahora que está parada la planta de ANCAP, que llevan y traen combustible que viene de otros lados, son de bandera extranjera y no hay un solo uruguayo que esté trabajando. Eso es lo que reivindicamos y creemos que esta ley nos va a ayudar, por lo menos en el ámbito de los entes estatales; la órbita privada es harina de otro costal.

Se trata de la problemática que tenemos para embarcar en nuestro propio país; me atrevería a decir que el 60% del personal uruguayo que trabaja en el ámbito marítimo lo hace en el extranjero. Lo hacen sin hacer aportes, sin prestaciones de ningún tipo, salvo las coberturas de seguros que son obligatorias para las empresas. Es cierto que ganan bien y vienen al país con divisas, pero en el futuro van a generar un problema al país porque no tienen ningún beneficio social. También estamos analizando esta situación en otros ámbitos para ver cómo la podemos revertir.

Creo que esta es la primera puertita que se abre en aras de eso.

**SEÑOR SARAVIA.- Me falta la profundización que tengo que hacer del tema.**

¿El artículo 3º les va a dar una alternativa que hoy no tienen?

**SEÑOR PRESIDENTE.- Eso ya se aplica en buques de bandera nacional se aplica; con este proyecto va a ser efectivo en buques de bandera extrajera.**

**SEÑOR GRIFFERO.- La ley de abanderamiento dice que cuando en el país no hay buques que cumplan los requisitos necesarios para la operativa -sea en el ámbito privado o en el estatal -se pueden contratar buques de bandera extranjera. Hoy, con esta modificación se agrega que cuando viene un buque de bandera extranjera se le exime de abanderar con la bandera uruguaya durante quince meses, pero sí le exige tener tripulación uruguaya como si fuera buque de bandera uruguaya. Hoy eso no se estaba cumpliendo.**

Cuando el Estado contrata -sea ANCAP o ANP, el artículo 154 establece la obligación de tener bandera uruguaya. Esa es la excepción que estamos haciendo ahora. En el caso del ámbito privado eso no existe. Si una empresa necesita un buque de determinadas características que no hay en el país, tiene la autorización a operar en aguas jurisdiccionales con un buque contratado de tercera bandera y no tiene obligación de tripular con uruguayos, más allá de que por distintas razones, puede subir personal uruguayo al barco. Pero como ya dije, esto es harina de otro costal. Hoy estamos hablando en forma puntual del ámbito estatal. Este puede ser un tema para analizar más adelante. Esto nos está dando una herramienta porque facilita al Estado a contratar

a una empresa a la que quizás por quince meses no le convenga licitar si tiene que hacer el trámite de abanderamiento y una serie de cosas que implican costos. Se le facilita ese trámite, y la única condición es que debe tener tripulación uruguaya y hacer los aportes según las leyes. Al ente que contrate le puede beneficiar porque la cantidad de licitantes va a ser mayor y habrá mejoras de precio; cuando la oferta es una, es solo eso, pero si se abre la cancha se puede mejorar.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que ha quedado clara la exposición de los gremios.**

Seguramente el año que viene estaremos trabajando sobre cómo tripulan los barcos de bandera extranjera que estén navegando por tiempos prolongados en aguas uruguayas, cosa que está sucediendo y va a suceder más en el futuro. Entonces tendremos que hacer algunas modificaciones a algunas leyes y proponer cosas nuevas para que por lo menos una parte de ese trabajo que va a estar disponible recaiga sobre mano de obra uruguaya, que es la que nos interesa defender. En ese sentido, esta ley abre un camino.

Esto no tiene nombre y apellido; lo hacemos porque nos parece bueno para el Estado que tenga más facilidades para hacer esas cosas. Esperemos que esto cumpla con la preocupación del Diputado Osta y baje los costos para el país y que permita que las obras se hagan más rápido y que los tripulantes uruguayos tengan la posibilidad de navegar con más frecuencia de lo que lo hacen ahora.

Les agradecemos su presencia. Les vamos a enviar por correo electrónico una modificación a este proyecto que propuso el Gobierno y creo que va en el buen sentido.

**SEÑOR GUATIMI.- No nos interesa solamente tripular, sino que se hagan los aportes correspondientes en el país para evitar problemas a futuro. Ya nos pasa que hay gente que ha navegado muchísimo tiempo en el exterior, que ha tenido toda una vida afuera porque acá la marina mercante ha dejado de existir, y hoy tiene treinta años de trabajo y hace cinco que está dando vueltas porque no puede sacar una jubilación porque hay empresas que han cerrado y no se les reconoce su trabajo. Ese es un gran problema social que tienen nuestros gremios, y queremos ver si se puede empezar a evitar a futuro.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la reunión.**